Deutscher Bundestag **Drucksache 19/4749**

19. Wahlperiode 04.10.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Sven-Christian Kindler, Annalena Baerbock, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/4191 –

Toll Collect: Betreibervertrag und möglicher Einfluss von Beamten des Bundesverkehrsministeriums auf Ermittlungen der Staatsanwaltschaft zu Betrugsvorwürfen

Vorbemerkung der Fragesteller

Investigative Journalisten von der Wochenzeitung „DIE ZEIT“, „Panorama“ und „NDR“ thematisierten im August 2018 die Art und Weise der Rechnungsstellung der Toll Collect GmbH gegenüber dem Bund sowie ein Ermittlungsverfahren der Berliner Staatsanwaltschaft gegen Toll Collect aufgrund des Verdachts des Betrugs.

Rechnungsstellung von Toll Collect – Betreibervertrag und Zusatzverträge

1. Handelt es sich beim „Bericht über die Untersuchung der Abrechnung nach Abschluss der sog. Phase III im Schiedsverfahren II Toll Collect GmbH ./. Bundesrepublik Deutschland für die Abrechnungsjahre 2004/2005, 2008/2009 und 2012/2013“ (im Folgenden kurz „Mazars-Gutachten“) vom 29. März 2018 um den endgültigen Bericht der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Mazars GmbH & Co. KG, und wenn nein, wann wird die Sachverständige voraussichtlich ihren endgültigen Abschlussbericht vorlegen, und plant die Bundesregierung, diesen zu veröffentlichen?

2. Wie bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse des Mazars-Gutachtens insbesondere mit Blick auf die untersuchten Geschäftsjahre sowie auch mit Blick auf die nicht untersuchten Geschäftsjahre?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 1. Oktober 2018 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Welche strategischen Ableitungen für die Erstattung von Abrechnungen der Toll Collect gegenüber dem Bund für nicht erstattungsfähige Aufwendungen hat die Bundesregierung aus den Ergebnissen des Mazars-Gutachtens gezogen?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der Beendigung der beiden Maut-Schiedsverfahren durch den Schiedsspruch vom 6. Juli 2018 hat sich der gerichtliche Beweisbeschluss erledigt, der Grundlage für die Tätigkeit von Mazars war. Daher ist die Tätigkeit von Mazars beendet.

4. Hat die Bundesregierung auf Grundlage der Ergebnisse des Mazars-Gutachtens das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) angewiesen, die Überprüfung der von Toll Collect eingereichten Rechnungen auszuweiten bzw. zu vertiefen?

   Wenn ja, inwiefern, und wann, und wenn nein, warum nicht?

6. Aus welchen Gründen hat der Bund infolge der Ergebnisse darauf verzichtet, auch für die anderen Geschäftsjahre eine zum Mazars-Gutachten vergleichbare Analyse für die Abrechnungen der Toll Collect gegenüber dem Bund durchführen zu lassen?

Die Fragen 4 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) führt jährlich eine Prüfung der eingereichten Rechnungen durch.

5. Seit wann waren dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer die Ergebnisse des Mazars-Gutachtens bekannt?

Herrn Bundesminister Scheuer waren die Ergebnisse des Mazars-Berichts vom 29. März 2018 vor dem Abschluss der Vergleichsvereinbarung bekannt.

7. Stimmt die Bundesregierung dem Ergebnis des von ihr in Auftrag gegebenen Gutachtens von Beiten Burkhardt Rechtsanwaltsgesellschaft mbH vom 28. Juni 2018 (S. 3) zu, dass neben den im Mazars-Gutachten bereits vorgenommenen Abzügen für nicht vergütungsrelevante Aufwendungen für drei Geschäftsjahre auch für die anderen acht Geschäftsjahre davon ausgegangen werden kann, dass hier weitere Aufwendungen, die Toll Collect beim Bund in Rechnung gestellt hat, nicht vergütungsrelevant sind?

Es wird auf die Beantwortung der Frage 6 des auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) veröffentlichten Berichts „10 Fragen zu Toll Collect“ verwiesen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/tollcollect-faq.pdf?__blob=publicationFile).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

8. Wie bewertet die Bundesregierung das Ergebnis des von ihr in Auftrag gegebenen Gutachtens der Wirtschaftskanzlei Linklaters LLP (S. 96), wonach in Bezug auf die Abrechnungen von Toll Collect gegenüber dem Bund im „gesamten schiedsanhängigen Zeitraum ca. 750 Mio. Euro der Ist-Aufwendungen in Bezug auf den Gesamtbetrag der Ist-Aufwendungen in Höhe von 5,18 Mrd. Euro als nicht vergütungsrelevant zu bewerten sind“?

Die Schätzung eines Betrages von 750 Mio. Euro nicht vergütungsrelevanter Aufwendungen beruht auf Ergebnissen des Mazars-Gutachtens vom 29. März 2018, das darauf verweist, dass die dort getroffenen Einschätzungen bis zur endgültigen Entscheidung des zuständigen Schiedsgerichts vorläufig sind.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen auf Seite 95 der auf der Internetseite des BMVI veröffentlichten gutachterlichen Stellungnahme von Linklaters verwiesen.

9. Wurde Mazars beauftragt, weitere Geschäftsjahre entsprechend ihres ersten Gutachtens zu untersuchen, und wenn ja, wann und durch wen erfolgte die Beauftragung, und für wann werden die Ergebnisse erwartet?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

10. Wie genau und wann gelangte der Bund erstmals zu der Einschätzung, dass Toll Collect systematisch nicht erstattungsfähige Aufwendungen gegenüber dem Bund abrechnet, insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich der Bund im Schiedsverfahren Toll Collect II am 15. April 2013 gegen eine systematische Abrechnung nicht erstattungsfähiger Aufwendungen (vgl. Mazars-Gutachten, S. 10) wandte?

    Ab wann genau war der Bundesverkehrsminister hierüber informiert?

11. Welche Konsequenzen zog das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus der Erkenntnis, dass Toll Collect systematisch Abrechnungen für nicht erstattungsfähige Aufwendungen gegenüber dem Bund tätigt, so wie er es mit Schreiben vom 15. April 2013 im Mautschiedsverfahren Toll Collect II eingewandt hat?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zwischen dem Bund und der Toll Collect GmbH gab es seit Mautstart eine unterschiedliche Auffassung hinsichtlich der Vergütungsrelevanz von einzelnen Aufwandspositionen, die im Rahmen des Schiedsverfahrens Toll Collect II behandelt wurden.

12. Wann und in welche Form wird die Bundesregierung die Anlagen 1. – 5. des Mazars-Gutachten vollständig und ungeschwärzt veröffentlichen und/oder dem Deutschen Bundestag zugänglich machen?

    Wenn die Bundesregierung dies nicht plant, welche Gründe hat sie hierfür?

Eine mögliche Veröffentlichung der Anlagen bzw. eine Zuleitung an den Deutschen Bundestag nach den Maßgaben der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages wird derzeit geprüft.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

13. Wie hoch waren die Kosten, die Toll Collect dem Bund während der gesamten Geschäftsbeziehung in Rechnung gestellt hat, die aus Sicht des Bundes jedoch nicht vergütungsrelevant waren (bitte nach Monat, Jahr und Gesamtsumme aufschlüsseln)?

Es wird auf die Ausführungen auf Seite 92 ff. der auf der Internetseite des BMVI veröffentlichten gutachterlichen Stellungnahme von Linklaters verwiesen.

14. Sind die Rechnungen, die Toll Collect dem Bund während der gesamten Geschäftsbeziehung in Rechnung gestellt hat, die aus Sicht des Bundes jedoch nicht vergütungsrelevant waren, Teil der Schiedsgerichtsvereinbarung geworden?

Die vom Schiedsgericht bestätigte Angemessenheit des Vergleichs gilt auch für die Einigung über die von der Toll Collect GmbH geltend gemachten Vergütungsansprüche.

15. Wenn die Rechnungen, die Toll Collect dem Bund während der gesamten Geschäftsbeziehung in Rechnung gestellt hat, die aus Sicht des Bundes jedoch nicht vergütungsrelevant waren, Teil der Schiedsgerichtsvereinbarung zwischen dem Bund und Toll Collect geworden sind, stimmt die Bundesregierung dann der Einschätzung zu, dass der Bund sie zumindest mittelbar bzw. indirekt bzw. anteilig vergütet hat, und wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

16. Von welchen Betreibervergütungen, von denen „der Bund nach Zahlung erkannt hatte, dass sie nicht geschuldet war[en]“ (Zitat: BMVI, „10 Fragen zu Toll Collect“, S. 2/3), hat der Bund von Toll Collect im Rahmen des Schiedsverfahrens eine Rückforderung gestellt (bitte alle Zahlungen nach Monat und Jahr sowie Umfang und Grund, aus dem der Bund davon ausging, dass die Zahlung „nicht geschuldet war“, auflisten)?

Der Bund hat im Schiedsverfahren II gegen die Toll Collect GmbH Widerklage auf Rückzahlung überzahlter Vergütung in Höhe von 181,65 Mio. Euro (ohne Zinsen) erhoben. Der Betrag setzt sich zusammen aus folgenden Teilbeträgen:

- Geschäftsjahr 2004/05: 43 718 748,55 Euro,
- Geschäftsjahr 2005/06: 4 670 144,90 Euro,
- Geschäftsjahr 2006/07: 37 473 894,34 Euro,
- Geschäftsjahr 2007/08: 31 553 152,27 Euro,
- Geschäftsjahr 2008/09: 42 571 806,05 Euro,
- Geschäftsjahr 2009/10: 21 660 917,19 Euro.

Die vom Bund angenommenen Gründe für eine fehlende Vergütungsrelevanz von Aufwendungen der Toll Collect GmbH waren u. a. folgende:

- Aufwand zur Korrektur von Fehlern des Mautsystems,
- Fehlen eines expliziten Ansatzes des betreffenden Aufwandes in den Planrechnungen,
- Periodenfremdheit des Aufwandes,
- Abweichung von Vorgaben des Betreibervertrags zu Abschreibungen,
- Aufwand unterfiel dem „Negativkatalog“ des Betreibervertrages (z. B. Zinsaufwand; nicht abziehbare Betriebsausgaben nach § 4 Absatz 5 und 6 EStG).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

17. Welche Verstöße hat Toll Collect aus Sicht des Bundes gegen den geltenden Betreibervertrag begangen, und welche Schlussfolgerungen hat die Bundesregierung aus diesen Vertragsverstößen – insbesondere in Bezug auf die Wirtschaftlichkeit des privaten Mautbetriebs – gezogen?

Sämtliche Vertragsstrafen aufgrund von Mindererfüllung des angebotenen Leistungsumfangs wurden gegenüber Toll Collect geltend gemacht.

18. Wie genau hat das BAG die Abrechnungen der Toll Collect GmbH auf Vergütungsrelevanz geprüft, und welche Abteilungen des BAG waren bis 31. August 2018 mit der entsprechenden Prüfung betraut?

In der Abteilung 4 (LKW-Maut) des BAG werden die gesamten Ist-Aufwendungen des jeweiligen Geschäftsjahres der Toll Collect GmbH aus der Gewinn- und Verlustrechnung des Jahresabschlusses jeweils zum 31. August geprüft und bewertet. Dies betrifft jährlich ca. 400 000 Buchungssätze der Toll Collect GmbH.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

19. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren seit 2005 mit der Prüfung der Abrechnungen der Toll Collect GmbH gegenüber dem Bund tätig (bitte nach Monat und Jahr, BAG-Abteilungen und jeweils Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tabellarisch auflisten)?

Die von der Toll Collect GmbH eingereichten Abrechnungen werden von fünf Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des BAG (Referat 45 – Betreiberüberwachung/Rechnungswesen) auf buchhalterische Richtigkeit und Übereinstimmung mit den Regeln der Erstattungsfähigkeit im Rahmen des Betreibervertrages (BV) geprüft. Darüber hinaus werden bei vielen Rechnungspositionen weitere kundige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des BAG in die Prüfung einbezogen.

20. Welche Kosten sind im BAG für die Überprüfung der Abrechnungen von Toll Collect gegenüber dem Bund zwischen 2005 und 2018 entstanden (bitte nach Jahr und aufsummierten Kosten differenziert aufschlüsseln)?

Für die Prüfung der Abrechnungen fallen beim BAG jährlich rund 500 000 Euro an.

21. Welche Referate und Abteilungen im BMVI erhielten seit 2005 die Prüfberichte des BAG zur Vergütungsrelevanz der Abrechnungen der Toll Collect GmbH gegenüber dem Bund?

Bis zur Jahresabschlussrechnung 2016/2017 der Toll Collect GmbH erhielt das Referat G 14 der Abteilung G des BMVI die Prüfberichte des BAG, seit dem Geschäftsjahr 2017/2018 das Referat StV 10 der Abteilung StV des BMVI.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

22. Welche Regelungen zu Zusatzleistungen enthielt der Betreibervertrag von 2002?

23. Welche Zusatzverträge zum Betreibervertrag des Lkw-Mautsystems hat die Bundesregierung seit 2002 abgeschlossen, und welches Kostenmodell lag ihnen jeweils zugrunde (bitte alle zusätzlichen Verträge nach Monat und Jahr, wesentlichen Inhalten, Kostenmodellen, Vertragspartnern, Datum des Vertragsschlusses, Vertragslaufzeit und Umfang bzw. finanziellem Volumen, das über den jeweiligen Vertrag abgerechnet wurde, auflisten)?

24. Welche Zusatzverträge zum Betreibervertrag des Lkw-Mautsystems hat die Bundesregierung seit 2002 auf Grundlage eines Konzeptes der Gesamtkosten geschlossen (bitte alle zusätzlichen Verträge entsprechend dieses Konzeptes nach Monat und Jahr, wesentlichen Inhalten, Vertragspartnern, Datum des Vertragsschlusses, Vertragslaufzeit und Umfang bzw. finanziellem Volumen, das über den jeweiligen Vertrag abgerechnet wurde, auflisten)?

Die Fragen 22 bis 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund hat insbesondere die folgenden Zusatzverträge mit der Toll Collect GmbH geschlossen, denen verschiedene Kostenmodelle zugrunde lagen (Festpreisvereinbarung bzw. Erstattung nach Ist-Aufwand und leistungsabhängige Vergütungsbestandteile inklusive Renditezahlungen).

Vertrag	**Datum des Vertragsschlusses**	**wesentlicher Inhalt**	**Vertragslaufzeit**	**Umfang/finanz. Volumen, das über den Vertrag abgerechnet wurde (inkl. MwSt.)**
Vereinbarung über die Erhebung von Maut auf Bundesstraßen	März 2012	Mitwirkung der Toll Collect GmbH an der Mauterhebung für die Benutzung der mautpflichtigen Bundesstraßen durch schwere Nutzfahrzeuge	31. August 2018	136 Mio. Euro
Vereinbarung über die Erhebung von Maut auf weiteren Bundesstraßen	Dezember 2014	Mitwirkung der Toll Collect GmbH an der Mauterhebung für die Benutzung weiterer mautpflichtiger Bundesstraßen durch schwere Nutzfahrzeuge	31. August 2018	30 Mio. Euro
Vereinbarung über die Verlängerung des Vertrags über die Erhebung von Maut für die Benutzung von Autobahnen durch schwere Lkw und die Errichtung und den Betrieb eines Mautsystems zur Erhebung von Autobahnmaut für schwere Lkw	Dezember 2014	Verlängerung der Laufzeit des Betreibervertrags bis zum 31. August 2018	31. August 2018	1.435 Mio. Euro
Vereinbarung über die Erhebung von Maut für die Benutzung von Bundesfernstraßen durch Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 bis 11,99 Tonnen sowie die Erweiterung des Mautsystems um zwei weitere Achsklassen	Dezember 2014	Mitwirkung der Toll Collect GmbH an der Erhebung der Maut für die Benutzung von mautpflichtigen Bundesfernstraßen durch Fahrzeuge mit zulässigem Gesamtgewicht größer gleich 7,5 bis kleiner 12 Tonnen	31. August 2018	15 Mio. Euro
Vereinbarung über die Erweiterung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen	Juni 2016	Erweiterung des bestehenden Mautsystems zur Mauterhebung auf allen Bundesstraßen	31. August 2018	574 Mio. Euro

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

25. Welche Rendite erachtet die Bundesregierung für den künftigen Betrieb des Lkw-Mautsystems durch einen privaten Betreiber aus welchen Gründen für angemessen?

Die Rendite ist Bestandteil der Angebote der Bieter des laufenden Vergabeverfahrens zur „Veräußerung der Geschäftsanteile an der Toll Collect GmbH und Abschluss eines neuen Betreibervertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Toll Collect GmbH“. Die Angemessenheit der Rendite ist Gegenstand der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.

Einfluss von Beamtinnen und Beamten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur auf staatsanwaltliche Ermittlungen und künftige Zusammenarbeit mit der Staatsanwaltschaft

26. Wann hat das BMVI und/oder das BAG der ermittelnden Staatsanwaltschaft jeweils welche Unterlagen zur Verfügung gestellt, und waren diese Unterlagen jeweils ungeschwärzt und vollständig (bitte tabellarisch aufschlüsseln)?

27. Wann haben sich welche Beamtinnen und Beamte des BMVI und/oder des BAG (bitte mindestens die Abteilungen benennen) mit der ermittelnden Staatsanwaltschaft getroffen, wie lange dauerten diese Treffen jeweils, und was war Anlass und wesentlicher Inhalt der Treffen (bitte tabellarisch aufschlüsseln)?

Die Fragen 26 und 27 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Beantwortung der Frage 7 des auf der Internetseite des BMVI veröffentlichten Berichts „10 Fragen zu Toll Collect“ verwiesen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/tollcollect-faq.pdf?__blob=publicationFile).

28. Wann haben sich welche Beamtinnen und Beamte des BMVI und/oder des BAG (bitte mindestens die Abteilungen benennen) mit Toll Collect zu Gesprächen in Bezug auf die Betrugsvorwürfe und die entsprechenden Ermittlungen der Staatsanwaltschaft getroffen, wie lange dauerten diese Treffen jeweils, was war konkreter Anlass und wesentlicher Inhalt der Treffen (bitte tabellarisch aufschlüsseln)?

Zu den Ermittlungen der Staatsanwaltschaft fanden keine Treffen zwischen der Toll Collect GmbH und BMVI/BAG statt.

29. Seit wann wusste der Bundesverkehrsminister von dem Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft gegen Verantwortliche der Toll Collect GmbH wegen Betrugs?

Es wird auf die Beantwortung der Frage 8 des auf der Internetseite des BMVI veröffentlichten Berichts „10 Fragen zu Toll Collect“ verwiesen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/tollcollect-faq.pdf?__blob=publicationFile).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

30. Seit wann ist der Bundesregierung das Schreiben der Staatsanwaltschaft vom 12. Februar 2018 zur Einstellung des Ermittlungsverfahrens bezüglich der Betrugsvorwürfe im Rahmen der Ausweitung der Lkw-Maut im Jahre 2012 bekannt, und welche Schlussfolgerungen hat die Bundesregierung aufgrund dessen für die weitere Zusammenarbeit mit Toll Collect sowie das Schiedsverfahren und das laufende Vergabeverfahren zur Veräußerung von Geschäftsanteilen der Toll Collect GmbH und zum Abschluss eines neuen Betreibervertrages gezogen?

Es wird auf die Beantwortung der Frage 9 des auf der Internetseite des BMVI veröffentlichten Berichts „10 Fragen zu Toll Collect“ verwiesen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/tollcollect-faq.pdf?__blob=publicationFile).

31. Welche Referate und Abteilungen sowie Projektgruppen des BMVI und des BAG waren an der Arbeitsgruppe „Ermittlungsverfahren TC GmbH“ beteiligt, und wer hat sie geleitet (bei Änderungen in der Zusammensetzung und Leitung bitte detailliert darstellen)?

32. Wie wurde die Arbeitsgruppe „Ermittlungsverfahren TC GmbH“ konkret ausgestattet (bitte alle Arbeitsmittel, Rechte, Befugnisse und Kompetenzen sowie die Anzahl an Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie ggf. extern hinzugezogenen Personen auflisten)?

Die Fragen 31 und 32 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf den auf der Internetseite des BMVI veröffentlichten Vermerk zur Einrichtung einer Arbeitsgruppe „Ermittlungsverfahren TC GmbH“ verwiesen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/tollcollect-vermerk-120617.pdf?__blob=publicationFile).

33. Welche Ergebnisse erarbeitete die Arbeitsgruppe „Ermittlungsverfahren TC GmbH“?

    Wem im BMVI und im BAG waren diese Ergebnisse wann bekannt?

34. Hat die Arbeitsgruppe „Ermittlungsverfahren TC GmbH“ die Verfahrensakte der Staatsanwaltschaft zum Ermittlungsverfahren eingesehen?

    Wenn ja, welche konkreten Erkenntnisse leitete sie von den dort dargelegten Informationen ab?

    Wenn nein, wieso erfolgte dies nicht?

35. Hat das BMVI und/oder das BAG nach Einsicht in die Verfahrensakte der Staatsanwaltschaft zum Ermittlungsverfahren mögliche Schadens- und Rückerstattungsansprüche des Bundes gegenüber Toll Collect und deren Mitarbeitern geprüft, und wenn ja, was waren die Ergebnisse dieser Überprüfung, und wenn nein, warum nicht?

36. Welche Handlungsempfehlungen hat das BMVI und/oder das BAG aus der Verfahrensakte der Staatsanwaltschaft zum Ermittlungsverfahren auch mit Blick auf mögliche Auswirkungen auf das Schiedsverfahren Toll Collect II sowie das Vergabeverfahren zur Lkw-Maut2018+ abgeleitet?

Die Fragen 33 und 36 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Beantwortung der Fragen 9 und 10 des auf der Internetseite des BMVI veröffentlichten Berichts „10 Fragen zu Toll Collect“ verwiesen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/tollcollect-faq.pdf?__blob=publicationFile).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

37. In welcher Form haben Beamtinnen und Beamte des BMVI/BAG Einfluss auf die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft genommen?

38. Welche Position hat das BMVI im Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft zu den Betrugsvorwürfen gegenüber der Staatsanwaltschaft vertreten, und wie genau hat das BMVI hier gegenüber der Staatsanwaltschaft argumentiert?

Die Fragen 37 und 38 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Beantwortung der Frage 8 des auf der Internetseite des BMVI veröffentlichten Berichts „10 Fragen zu Toll Collect“ verwiesen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/tollcollect-faq.pdf?__blob=publicationFile).

39. Sieht das BMVI die von Toll Collect für die Ausweitung der Lkw-Maut im Jahr 2012 veranschlagten Kosten in Höhe von 5,3 Mio. Euro als angemessen an, und inwiefern hat es diese Position auch im Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft in Bezug auf Betrugsvorwürfe vertreten?

40. Handelte es sich bei diesen 5,3 Mio. Euro um Vollkosten, und ist es korrekt, dass die inkrementellen Kosten 2,08 Mio. Euro betragen haben sollen?

Die Fragen 39 und 40 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Beantwortung der Frage 9 des auf der Internetseite des BMVI veröffentlichten Berichts „10 Fragen zu Toll Collect“ verwiesen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/tollcollect-faq.pdf?__blob=publicationFile).

41. Wurden die im Jahr 2012 im Zuge der Ausweitung der Lkw-Maut abgerechneten Kosten in Höhe von 5,3 Mio. Euro über einen Zusatzvertrag zum Betreibervertrag von 2002 abgerechnet, und wenn ja, auf Grundlage welcher konkreten Vereinbarung und unter Maßgabe welches Kostenmodells wurde die Abrechnung vorgenommen?

Ja. Die Abrechnung erfolgte bis auf die Zahlungsverkehrsprovisionen, die auf Basis des Mautaufkommens auf Bundesstraßen variabel abgerechnet wurden, zu einem Festpreis.

42. Zu welchen Ergebnissen gelangte der vom BMVI im Mai 2017 beauftragte Strafrechtsanwalt, der mögliche Auswirkungen auf das parallel laufende Vergabeverfahren zur Veräußerung der Geschäftsanteile an der Toll Collect GmbH und zum Abschluss eines neuen Betreibervertrages zwischen dem Bund und der Toll Collect GmbH untersuchte, wann lagen dem BMVI diese Ergebnisse vor, wann werden die Ergebnisse veröffentlicht und wann und in welcher Form werden sie dem Deutschen Bundestag zugänglich gemacht?

Zu möglichen Auswirkungen auf das laufende Vergabeverfahren zur „Veräußerung der Geschäftsanteile an der Toll Collect GmbH und Abschluss eines neuen Betreibervertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Toll Collect GmbH“ können aufgrund der Vertraulichkeit des Vergabeverfahrens gemäß § 5 VgV keine Angaben gemacht werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

43. In welcher Form wird das BMVI bei weiteren Ermittlungen in Zusammenhang mit Betrugsvorwürfen zur Abrechnungspraxis von Toll Collect mit der Staatsanwaltschaft zusammenarbeiten, und inwiefern wird sie den Deutschen Bundestag über laufende Ermittlungen sowie ihre unterstützenden Tätigkeiten der Ermittlungsbehörden informieren?

Weitere Ermittlungen der Staatsanwaltschaft sind dem BMVI nicht bekannt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333